

In der Waffenschmiede

Am 19. Juni fanden wir uns in der Heimat wieder und begannen sofort, unsere Flugzeuge für den neuen Auftrag zu modifizieren, während wir noch immer als Zerstörergruppe geführt und eingesetzt wurden. Das Bodenpersonal schuftete rund um die Uhr; es war, als hätte man eine Lokomotive in voller Fahrt zu reparieren, denn weder durch die Umrüstung noch durch Gefechtsschäden durfte unser Klarstand unter ein gewisses Minimum sinken. Kamen wir mit zerschossenen Maschinen zurück, hatten sie wenige Stunden später wieder einsatzbereit zu sein. Nur schwere Brüche wurden zur Industrie zurückgeschickt, alles andere hatte die Gruppenwerft zu erledigen.

Jedes Flugzeug hatte einen Bordfunker und einen Flugzeugführer, die immer miteinander flogen, so daß sie sich möglichst blind verstanden; nur in Notfällen wurden Besatzungsmitglieder gewechselt. Die beiden flogen auch immer ein und dasselbe Flugzeug, und dieses Flugzeug wurde von einem eigenen Ersten Wart, einem eigenen Funkwart, einem eigenen Motorenschlosser und einem eigenen Waffenwart betreut. Diese Mannschaft übernahm die Maschine nach jedem Flug, wartete sie und setzte sie wieder instand; das Flugzeug war ihr Flugzeug, die Besatzung war ihre Besatzung: War ihre Besatzung auf einem Feindflug beschossen worden, so hatte man auch sie angegriffen, und hatte ihre Besatzung einen Gegner abgeschossen, so war das auch ihr Abschluß. Sie war hundertprozentiger Teil ihrer Staffel und der Gruppe.

In den modernen Luftwaffen existieren Bodendienste und fliegende Einheiten nebeneinander. Dafür mag es zahlreiche gute Gründe geben, aber nichts schafft mehr Teamgeist als die damalige Organisationsform. Sie legt viel mehr Verantwortung auf den einzelnen; sie erlaubt, Erfolge und Mißerfolge auf persönliche Leistungen zurückzuführen, vom Mannschaftsdienstgrad bis zum Geschwaderkommodore. Führung und Kontrolle liegen hier nicht bei aufgeblähten Stäben, sondern dort, wo der Krieg wirklich stattfindet. Wir lebten, kämpften und feierten gemeinsam. Und wenn einer fiel, dann trauerten wir auch gemeinsam um ihn. –

Am 25. Juni 1940 erhielt ich einen merkwürdigen Anruf von höherer Stelle. Ich habe mich, so wies mich der Anrufer an, am nächsten Morgen im Gästehaus des Generals der Flieger Friedrich Christiansen im niederländischen Wassenaar zu melden. Christiansen

war zu jener Zeit Wehrmachts-Befehlshaber in den Niederlanden. Der Anrufer versäumte nicht, darauf hinzuweisen, daß auch Hermann Göring, unser Oberbefehlshaber anwesend sei. Warum ich nach Wassenaar kommen sollte, verriet mir der Anrufer nicht.

Christiansens Gästehaus hatte früher angeblich einem holländischen Waffenhändler namens Wolf gehört, der nun allerdings schon lange mit unbekanntem Ziel verzogen sei. Ich fuhr also von Düsseldorf in die kleine Stadt nördlich von Den Haag und meldete mich zur angegebenen Zeit. Offensichtlich fand eine größere Besprechung in dem Hause statt, denn ich wurde zunächst in ein Vorzimmer geführt, wo ich mit dem Oberleutnant Werner Teske einen ehemaligen Kameraden aus Jever begrüßen konnte. Teske war einer der wenigen Luftwaffenoffiziere, die in jenen Tagen etwas von der Funkmeßtechnik verstanden; er war dem Stab des Jagdfliegerführers Deutsche Bucht, Oberst Carl Schumacher, als Funkmeß-Experte zugewiesen worden und Vorgesetzter jenes Leutnants Dr. Diehl, der uns mit den Daten seines Freya-Gerätes auf der Insel Wangerooge am 18. Dezember 1939 zu den Erfolgen gegen den britischen Wellington-Angriff auf Wilhelmshaven verholfen hatte.

Teske war nicht der einzige alte Bekannte, den ich an jenem Morgen begrüßen konnte. Die Tür zum Besprechungsraum öffnete sich, und ins Vorzimmer trat Görings Adjutant, um mich hereinzubitten. Es war kein anderer als Bernd von Brauchitsch, mein Freund aus Schleißheimer Tagen. Kaum eingetreten, blickte ich in eine Reihe erwartungsfroher Gesichter, die mir ebenfalls nicht unbekannt waren: am Kopfende des Besprechungstisches thronte Hermann Göring, flankiert von seinem Schatten, dem General Bruno Loerzer; anwesend war auch der Chef des Luftwaffen-Personalamtes, General Gustav Kastner, dem ich in Döberitz so gekonnt die Hand geküßt hatte; Feldmarschall Albert Kesselring, der die Luftflotte 2 kommandierte, lächelte mir aufmunternd zu; Generalflugzeugmeister Ernst Udet, General Wolfgang Martini, der Chef der Luftnachrichtentruppe, und General August Schmidt, Befehlshaber des Luftgaus VI in Münster waren ebenfalls zugegen.

Nachdem Göring mich aufs Herzlichste begrüßt hatte, hob er zu seinem Standardmonolog über die rauschenden Erfolge der Luftwaffe in Polen, Dänemark, Norwegen, Belgien und Frankreich an und erklärte, daß der Sieg nunmehr zum Greifen nahe sei. Indessen – so führte er ohne allzugroße Zerknirschtheit aus – gäbe es jedoch noch eine lästige Sache, um die sich nun allmählich mal jemand kümmern müsse: Einzelne Bomber der Royal Air Force flögen gelegentlich ins Ruhrgebiet oder die Kölner Bucht ein, um dort Bomben abzuwerfen; das sei nicht tragisch, weil die Briten dabei keinen nennenswerten Schaden anrichteten, aber eben doch eine Scharte im makellosen Schwert seiner Luftwaffe, die man auszuwetzen habe.

Die Mienen der Konferenzteilnehmer zeigten keinerlei Gemütsbewegung, aber jeder der Anwesenden wußte, daß es Göring um viel mehr als nur um ein paar zufällige Gebäudeschäden ging. Er hatte am 9. August 1939 – also vor nicht einmal einem Jahr – bei einer Rede über die Luftverteidigung des Reiches in Berlin getönt: *„Wenn je ein einziger feindlicher Bomber bis ins Ruhrgebiet gelangen sollte, will ich nicht mehr Göring heißen:*

dann könnt ihr mich Meier nennen!“ Sein Ruf stand auf dem Spiel; ganz Deutschland nannte ihn mittlerweile schon so.

Aber da gäbe es ja noch den Hauptmann Falck, ließ sich Göring nun gönnerhaft zu mir gewandt vernehmen, der sich schon ein paar Gedanken über die Nachtjagd gemacht habe, und das sei auch der Grund gewesen, warum man Falck mit zweien seiner Staffeln von der Front abgezogen und nach Düsseldorf verlegt habe. Heute, am 26. Juni 1940, sei der Tag gekommen, an dem er, Hermann Göring, als Oberbefehlshaber der Luftwaffe des Großdeutschen Reiches befehle, deren erstes Nachtjagdgeschwader aufzustellen, und dessen Kommodore sei niemand anderes als – ich. Das NJG 1 werde zunächst aus zwei Gruppen gebildet, nämlich der I./ZG 1, die ich ja bereits führte, und der IV./JG 2 Richtofen, die in Mönchengladbach liege und nunmehr zur II./NJG 1 umbenannt werde.

Diese Gruppe meines ehemaligen Geschwaders hatte sich mit einmotorigen Me 109 in der Nachtjagd versucht und dabei Ähnliches aufgezogen wie wir seinerzeit in Aalborg: man arbeitete mit dem Flak-Scheinwerferregiment 1 unter dem Befehl des Oberstleutnants Wilhelm Fichter zusammen, konnte aber keine Erfolge erzielen. Weil die Me 109, die schon am Tage und bei gutem Wetter nur in den Händen eines erfahrenen Flugzeugführers zu bändigen war, sich für den Instrumentenflug bei Nacht kaum eignete, hatte es lediglich Verluste gegeben.

Ich muß recht verdattert geschaut haben: ein kleiner Hauptmann, der gerade seine Zerstörergruppe einigermaßen heil durch den Westfeldzug gebracht hatte und nun vom „Eisernen“ persönlich die Weihen eines Kommodore erhielt. Bis zu diesem Tage waren die Geschwader der Luftwaffe samt und sonders nur Männern anvertraut worden, die bereits im Ersten Weltkrieg mindestens als Staffelf kapitäne Führungserfahrung gesammelt hatten, und wer heute ein Geschwader befehligte, stand in aller Regel im Range eines Obersten.

Nun folgten Befehle, wie sie nur von Göring kommen konnten und in geordneten militärischen Dienstverhältnissen völlig undenkbar gewesen wären. Erstens, so trug er mir auf, habe ich sofort nach meiner Rückkehr den Kommandeur der IV./JG 2, Major Albert Blumensaat nach Hause zu schicken; er solle dort abwarten, bis er Befehle zu seiner weiteren Verwendung erhalte. Zweitens habe ich umgehend einen Ersatz für Blumensaat zu benennen. Auch das war – vorsichtig ausgedrückt – sehr ungewöhnlich, denn normalerweise wurden Gruppenkommandeure von höheren Führungsstellen ausgewählt und erst dann ernannt, wenn irgendwo eine geeignete Planstelle freigeworden war. Drittens habe ich ebenfalls sofort nach meiner Rückkehr mit dem Kommandeur des Flak-Scheinwerferregiments 1 in Düsseldorf, Oberstleutnant Wilhelm Fichter Verbindung aufzunehmen und ihn darüber zu informieren, daß ich der Kommodore des neuen NJG 1 geworden sei, in welchem die IV./JG 2 mit sofortiger Wirkung aufgehe. Das NJG 1 sei ab sofort einsatzmäßig der Luftflotte 2 unterstellt, fachlich dem Inspekteur der Jagdflieger, Generaloberst Ernst Udet, und truppendienstlich dem Befehlshaber im Luftgau VI, General August Schmidt.



Im Sommer 1940.



Oberstleutnant Wilhelm Fichter, Kommandeur des Flakscheinwerfer-Regiments 1 (links) und Major Ernst Friedberg vom Stab der I./NJG 1.

Schließlich fragte mich Göring, ob ich noch irgendwelche besonderen Wünsche hätte. Oh ja, einen hatte ich aus dem Stegreif und obwohl ich noch gar nicht so recht begriff, was in diesen Minuten vor der Führungsspitze der Luftwaffe mit mir geschah: Es war für mich völlig ausgeschlossen, daß ich als Kommodore eines Jagdgeschwaders etwa dem Kommandeur eines Flakscheinwerfer-Regimentes unterstellt würde. Göring war selber Jagdflieger gewesen und mußte das einsehen.

„*Jawohl, Herr Feldmarschall*“, antwortete ich daher ganz ungerührt, „*ich bitte darum, mir das Flak-Scheinwerferregiment in Düsseldorf zu unterstellen!*“

Die illustre Runde platzte schier vor Lachen, und auch Göring konnte sich ein Grinsen über soviel Dreistigkeit nicht verkneifen. „*Nein, mein lieber Falck*“, konterte er, „*das geht natürlich nicht. Aber die bisherige Unterstellung der Nachtjagd unter die Flak-artillerie ist ab sofort beendet. Ich erwarte von Fichter, daß er einwandfrei mit Ihnen zusammenarbeitet. Sagen Sie ihm das so, wie ich es hier gesagt habe! – Sonst noch Wünsche?*“

„*Jawohl, Herr Feldmarschall. Wir brauchen einen guten Flak-Verbindungsoffizier, einen guten Nachrichtenoffizier und den besten Funkmeß-Experten, den wir bekommen können.*“

„*Ah, ja. Und wer sollte Letzterer sein?*“

„*Oberleutnant Teske aus dem Stab des Jafü Deutsche Bucht, Herr Feldmarschall!*“

„*Der wartet doch draußen im Vorzimmer, nicht wahr? Na, dann bitten wir ihn doch mal herein!*“

Teske trat in den Konferenzraum und salutierte.

„*Herr Oberleutnant Teske*“, scholl Görings jovialer Bariton durch den Raum, „*Sie sind ab sofort in meinen Stab versetzt als mein persönlicher Funkmeß-Experte und – Berater!*“

„*Herr Feldmarschall...*“, hob ich an, aber Göring schnitt mir mit einer lässigen Handbewegung das Wort ab.

„*Wenn er der beste ist, Falck, dann gehört er mir. Sie bekommen den zweitbesten. Wer ist das Ihrer Meinung nach?*“

„*Oberleutnant Werner Bode von der Freya-Stellung in Aalborg.*“

„*Genehmigt! Sonst noch etwas?*“

„*Jawohl, Herr Feldmarschall. Ich schlage vor, daß die neue II. Gruppe meines Geschwaders unverzüglich von Me 109 auf Me 110 umgerüstet wird.*“

„*Wie kommen Sie denn auf die Idee, Falck? Ihr sollt Nachtjagd machen, und wenn ich mich recht erinnere, ist die Hundertneun das beste Jagdflugzeug der Welt...*“

„*...aber für die Nachtjagd nur sehr bedingt geeignet, Herr Feldmarschall. Ein einzelner Flugzeugführer kann sich nicht gleichzeitig auf den Blindflug bei Nacht konzentrieren, den Gegner aufspüren und sich dabei auch noch gegnerischen Angriffen entziehen. Wir brauchen den zweiten Mann in der Kabine. Ganz zu schweigen davon, daß eine Zweimot größere Sicherheitsreserven bietet, wenn ein Triebwerk ausfällt. Mit der Me 109*

findet man so schnell gar keinen geeigneten Nachtlandeplatz, wie sie nach einem Triebwerksschaden am Boden ist.“

Es entwickelte sich eine hitzige Debatte zwischen Göring und mir. Er strich Geschwindigkeit, Wendigkeit und Steigleistung der Me 109 heraus – typische und notwendige Qualitäten eines Jagdjägers; daß die Gesetze der Nachtjagd auf einem ganz anderen Blatt standen, begriff er nicht. Endlich einigten wir uns darauf, daß die ehemalige IV./JG 2 zwar auf Me 110 umgerüstet werde, aber eine ihrer drei Staffeln weiter mit Me 109 eingesetzt werden solle, um unsere Erfahrungen mit der einmotorigen Nachtjagd abzurunden. Ich willigte mit dem Hintergedanken ein, die Me 109 so schnell wie möglich loszuwerden, ohne daß Göring viel davon mitbekam.

Dann waren Werner Teske und ich in Gnaden entlassen. –

Wir begaben uns in bester Stimmung nach Den Haag, um bei einem guten Essen und einer feinen Flasche Wein unsere neuen Verwendungen zu feiern. Wir betraten völliges Neuland und durften die Ersten sein. Göring hatte Andeutungen gemacht, daß es bald zu einem größeren Revirement an den Spitzen der Jagd-Geschwader kommen werde, und tatsächlich wurde nach der Luftschlacht um England eine ganze Reihe altgedienter Kommandos durch junge, erfolgreiche Jagdflieger wie Adolf Galland, Werner Mölders, Günther von Maltzahn, meine Freunde Günther Lützow und Hannes Trautloft, Wolfgang Schellmann und andere abgelöst. Ich aber war der erste dieser neuen Generation, noch nicht einmal 30 Jahre alt. Zu dumm, daß ich nicht geistesgegenwärtig genug gewesen war, Göring gleich um meine Beförderung zum Obersten zu bitten. Dann hätte ich den Dienstgrad gehabt, der meiner neuen Funktion angemessen war.

Zunächst jedoch hatte ich die Hausaufgaben zu erledigen, die Göring mir aufgetragen hatte. Blumensaat, der in Lipezk unser Schießlehrer gewesen war und als Major im Dienstgrad über mir stand, war verständlicherweise brüskiert über die Art und Weise seiner Ablösung; es war mir nicht weniger peinlich als ihm, dieses Gespräch führen zu müssen, aber Görings stilllose Befehlsgebung ließ uns keine Wahl. Für seine Stelle forderte ich Hauptmann Philipp von Bothmer an, der mit seiner Staffel irgendwo in Westfrankreich nicht weit von der Atlantikküste lag. Philipp von Bothmer, ein Jahr jünger als ich, hatte zu den letzten Jagdschülern in Lipezk vor der Enttarnung der Luftwaffe gezählt. Persönlich kannte ich ihn – einen sehr guten Kameraden, hervorragenden Flieger und tadellosen Offizier –, seit er in Schleißheim von mir weiter ausgebildet und danach als einziger Flugschüler wegen seiner überragenden Fähigkeiten gleich als Fluglehrer eingesetzt worden war. Er war schließlich von Schleißheim zu einem Zerstörergeschwader kommandiert worden, wo er es bald zum Staffelpkapitän brachte. Göring willigte sofort in Philipp von Bothmers Versetzung zum NJG 1 ein.

Bis dahin wurde Bothmers neue Gruppe von Oberleutnant Johannes Steinhoff geführt, dem dienstältesten Staffelpkapitän. Wir hatten beide unter dem Jagdfliegerführer Deutsche Bucht gedient: er damals als Kapitän der Nachtjagdstaffel des JG 26, ich als Kapitän der 2./ZG 76, und waren nach der Luftschlacht vom 18. Dezember 1939 mit



27. Juni 1940, Düsseldorf-Lohhausen: Kommodore Wolfgang Falck, Oberleutnant Siegfried Wandam, Hauptmann Günther Radusch, Hauptmann Karl-Heinrich Heyse vor dem soeben aufgestellten Nachtjagdgeschwader 1.

Oberst Carl Schumacher zur Pressekonferenz in Berlin gewesen. Er war Staffelp kapitän geblieben, und ich als sein neuer Kommodore befahl ihn nun nach Düsseldorf, weil es viel zu besprechen gab. Für ihn, einen überaus ehrgeizigen, statusbewußten Mann, eine schwierige Situation. Ich wußte: es stank ihm haushoch, mir unterstellt zu sein.

Zum befohlenen Zeitpunkt war in Düsseldorf von Steinhoff nichts zu sehen. Zunehmend verärgert wartete ich darauf, daß er endlich eintraf. War seine beträchtliche Verspätung Zufall oder wollte er mir zu verstehen geben, daß er nicht gedachte, mich als Vorgesetzten ernst zu nehmen? Nun – wenn er die Konfrontation wollte, würde ich ihr nicht ausweichen.

Von unserem Gefechtsstand wurde mir gemeldet, daß gerade eben nicht weit von Düsseldorf eine Bristol Blenheim abgeschossen worden sei. Der zweimotorige Bomber der Royal Air Force sei von einer Me 109 zu Boden geschickt worden, und kurz darauf schlenderte Steinhoff herein, um mir zu melden, daß er einen kleinen Umweg machen müssen: da sei ihm zufällig eine Blenheim in die Quere gekommen, und der Versuchung, die abzuschießen, habe er nicht widerstehen können.

Wir nahmen uns gleich einen Wagen und fuhren dorthin, wo die Blenheim aufgeschlagen sein mußte. Im aufgeförsteten Teil eines größeren Parks fanden wir, was von dem Bomber und seiner Besatzung übriggeblieben war. Zwischen den Trümmern lagen die zerschmetterten Körper unserer britischen Kameraden, grotesk verrenkt und nur noch zusammengehalten durch ihre Fliegerkombinationen: ein grauererregender Anblick mitten im scheinbaren Frieden dieses strahlenden Sommersonntags. Viele Spaziergänger kamen vorbei und begafften die schreckliche Szenerie, während ein übergewichtiger Polizist ohne allzugroßen Nachdruck darüber wachte, daß alles so liegenblieb, wie es vom Himmel gefallen war, bis ein Bergungskommando eintraf.

Plötzlich bemerkten Steinhoff und ich, wie einer der Gaffer verächtlich gegen einen der leblosen Körper trat. Mit zwei, drei Schritten waren wir bei dem Kerl.

„*Unterlassen Sie das sofort!*“, schnaubte Steinhoff wutbebend und legte drohend die Hand auf die Dienstpistole an seinem Koppel.

Der Treter und die Umstehenden waren sich keiner Schuld bewußt. „*Was wollt Ihr denn?!*“, scholl es uns entgegen, „*das sind doch ganz ordinäre Kriminelle! Churchills gedungene Mörder sind das, Mordbuben, und sonst nichts!*“

„*Sie sind Soldaten wie wir*“, gaben wir zurück. „*Sie sind im Kampf gefallen und haben auch im Tod ein Recht auf respektvolle Behandlung.*“

Damit machten wir leider nicht viel Eindruck. Immerhin ließ der aufgehetzte Mob nun jedoch murrend von den Gefallenen ab.

Meine nächste unangenehme Pflicht war mein Antrittsbesuch bei Oberstleutnant Fichter. Als ich ihm darlegte, daß die IV./JG 2 ab sofort nur noch meinem Befehl unterstände, spie er geradezu Feuer, hatte aber keine Wahl, als die Gruppe an mich abzugeben. Sie verfügte tatsächlich über einige erfahrene Flugzeugführer, und während sie Zug um Zug auf Me 110 umgerüstet wurde, flogen wir schon Einsätze nach einem Verfahren, das

wir „*helle Nachtjagd*“ nannten. Fichters Leute hatte im Großraum Köln und im Ruhrgebiet Scheinwerfer aufgestellt, die von Nordwest nach Südost in Flugrichtung der eindringenden Bomberverbände strahlten. Zudem war das Gebiet in alphabetisch bezeichnete Sektoren von ungefähr 25 km Seitenlänge aufgeteilt worden, in deren Zentren man je ein schweres Leuchtfeuer errichtet hatte. Um diese Leuchtfeuer kreisten nun die Nachtjäger in Warteposition, bis die Suchscheinwerfer des Sektors ein Feindflugzeug erfaßten. Dann sollten sie das beleuchtete Ziel verfolgen und abschießen.

Eines Nachts erhielten wir bei widerlichem Wetter mehrere Einflugmeldungen. Ich gab keinen Startbefehl; es wäre zu gefährlich gewesen. Da sah der Oberstleutnant Fichter die Stunde gekommen, mir etwas heimzuzahlen, was ich ihm gar nicht angetan hatte.

„*Typisch*“, brummte er verächtlich, „*bei mir würden die Kerle fliegen.*“

Ich ließ mir nichts anmerken, befahl aber dem erfahrensten Flugzeugführer, der draußen in Bereitschaft lag, seine Maschine für einen Wetterflug zum Gefechtsstand zu rollen. Fünf Minuten später stand die Me 110 mit laufenden Motoren vor uns.

„*Herr Oberstleutnant*“, lud ich Fichter nun ein, „*in dieser Messerschmitt sitzt mein bester Flugzeugführer. Der hintere Sitz ist für Sie reserviert. Bitte begleiten Sie ihn, um sich selber ein Bild vom Wetter zu machen. Die Entscheidung, ob geflogen wird oder nicht, liegt dann bei ihnen.*“

Der Scheinwerfer-Kommandeur zog es vor, bei mir auf dem Gefechtsstand zu bleiben. Damit hatten wir nicht nur klare Verhältnisse, sondern auch die Grundlage für eine fürderhin recht gute Zusammenarbeit.

Mit der Geburt der Nachtjagd setzte die umfassendste Reorganisation ein, der die Luftwaffe bis dahin unterzogen worden war. Die Nachtjagd erforderte eine komplexe Infrastruktur und eine entsprechend gegliederte Führung. Dafür wurden mehr Menschen benötigt, als man sich bei einem Tagjagd-, einem Bomber- oder Aufklärungsgeschwader je hätte träumen lassen. Bis zum Kriegsende diente der größte Teil des Luftwaffenpersonals in der Nachtjagd, und keine andere Waffengattung verfügte je über mehr fliegende Verbände.

Am 19. Juli 1940, gut drei Wochen, nachdem ich zum jüngsten Kommodore der Luftwaffe ernannt worden war, folgte meine Beförderung zum Major, und ungefähr um diese Zeit wurde mir auch der Besuch von Oberst i. G. Josef Kammhuber angekündigt. Kammhuber, Mitte Vierzig, war Anfang Juni als Kommodore des Kampfgeschwaders 51 bei Paris abgeschossen worden und in französische Gefangenschaft geraten, konnte jedoch nach der Kapitulation Frankreichs unversehrt zurückkehren. Er war seit dem Ersten Weltkrieg ohne Unterbrechung Soldat gewesen: zunächst in der Reichswehr, wo er es bis zum Hauptmann im Generalstab gebracht hatte, dann in der Wehrmacht. Er hatte den Aufbau der Luftwaffe von Anfang an maßgeblich mitgestaltet und war in den beiden letzten Jahren vor Kriegsbeginn Chef des Organisationsstabes im Reichsluftfahrtministerium gewesen. Sein bewundernswertes Organisationstalent und seine guten Beziehungen hatten ihm nun zu dem Auftrag verholfen, die erste Nachtjagd-Division der Luftwaffe aufzustellen, und das hieß: Er war ab sofort mein direkter Vorgesetzter.